

4. En el caso de incumplimiento de los artículos de aplicación al servicio de practicaje del Reglamento UE 2017/352 se aplicarán las sanciones que corresponda conforme al régimen sancionador establecido en la Prescripción 28.^a en cumplimiento del artículo 19 de dicho Reglamento.

Sección V. Régimen económico del servicio

Prescripción 23.^a Estructura tarifaria, tarifas máximas y criterios de actualización y revisión.

Las tarifas de practicaje portuario comprenderán el coste del personal de practicaje y auxiliar, el correspondiente a las embarcaciones y otros medios empleados, así como cualquier otro gasto o coste necesario para la prestación del servicio.

El prestador publicará sus tarifas oficiales y pondrá a disposición de los usuarios del puerto información adecuada sobre la naturaleza y el nivel de las mismas conforme a lo establecido en el artículo 15.3 del Reglamento UE 2017/352.

a. Estructura tarifaria:

1. Las tarifas tendrán como base el sistema de medición del buque utilizado en los Convenios Internacionales de Arqueo, actualmente el arqueo bruto o «GT» (Gross Tonnage), con las correcciones establecidas legalmente. El arqueo de los buques se medirá con arreglo al Convenio de Londres de 1969.

2. En las tarifas aplicables a los servicios de practicaje se tendrá en cuenta las operaciones definidas en la Prescripción 2.^a de las presentes Prescripciones Particulares y se ajustarán a las reglas indicadas en la letra c) de esta prescripción.

b. Tarifas máximas:

1. Las tarifas a aplicar serán las ofertadas por el prestador en el concurso, y serán siempre inferiores o iguales a las máximas establecidas en estas Prescripciones Particulares.

2. La Autoridad Portuaria controlará la transparencia de las tarifas y los conceptos que se facturen.

3. Se establecen cinco cuadros de tarifas máximas diferentes, cada una de ellas correspondiente a un tramo de arqueo acumulado del año anterior, siendo el arqueo acumulado la suma del arqueo, medido en GT, de todos los buques a los que se ha prestado servicio el año natural anterior, considerando cada maniobra individualmente e incluyendo todos los tipos de tráfico.

4. Durante los doce primeros meses de vigencia de este PPP y hasta el primer treinta de enero siguiente a dicho periodo, se aplicará la tarifa T0. A partir de dicho plazo, cada treinta de enero se adoptará el cuadro de tarifas que corresponda de los siguientes en función del arqueo acumulado del año natural anterior.

5. En el caso de que el arqueo acumulado del año anterior quede fuera de los márgenes superior e inferior (T+2 y T-2 respectivamente) contemplados en los cuadros siguientes, se realizará una revisión extraordinaria de las tarifas máximas conforme a lo establecido en el apartado e. de esta Prescripción, debiendo aplicarse el cuadro de tarifas del extremo correspondiente mientras se tramita la revisión extraordinaria.

6. Las actualizaciones por variación de costes que corresponda aplicar de acuerdo con lo establecido en el apartado d. de esta Prescripción, se aplicarán a todos los cuadros de tarifas de este apartado.

7. Tarifas máximas: Se establecen las siguientes tarifas máximas:

	T2	GTs	Desde	170.000.001	Hasta	182.500.000				
	Fijo (€)	Variable (€)								
		Zona I (A)		Zona I (B)		Zona II - Fondeo		Z.II - Bunk		
		E/S	Man	E/S	Man	E/S	Man	Esc		
	500 - 8.000	172,57	0,00512	0,03568	0,04207	0,07150	0,00841	0,05633	0,01591	
	8.001-35.000	282,22	0,00265	0,02030	0,04289	0,05332	0,00457	0,03951	0,01454	
	> 35.000	625,55	0,00538	0,02907	0,04931	0,04289	0,00393	0,05073	0,00481	
	T1	GTs	Desde	157.500.001	Hasta	170.000.000				
	Fijo (€)	Variable (€)								
		Zona I (A)		Zona I (B)		Zona II - Fondeo		Z.II - Bunk		
		E/S	Man	E/S	Man	E/S	Man	Esc		
	500 - 8.000	176,09	0,00523	0,03640	0,04292	0,07296	0,00858	0,05748	0,01623	
	8.001-35.000	287,98	0,00271	0,02072	0,04377	0,05441	0,00467	0,04031	0,01484	
	> 35.000	638,31	0,00549	0,02966	0,05031	0,04376	0,00401	0,05177	0,00491	
	T0	GTs	Desde	142.500.000	Hasta	157.500.000				
	Fijo (€)	Variable (€)								
		Zona I (A)		Zona I (B)		Zona II - Fondeo		Z.II - Bunk		
		E/S	Man	E/S	Man	E/S	Man	Esc		
	500 - 8.000	179,69	0,00534	0,03715	0,04380	0,07445	0,00876	0,05866	0,01656	
	8.001-35.000	293,86	0,00276	0,02114	0,04466	0,05552	0,00476	0,04114	0,01514	
	> 35.000	651,34	0,00560	0,03026	0,05134	0,04465	0,00409	0,05282	0,00501	
	T-1	GTs	Desde	130.000.000	Hasta	142.499.999				
	Fijo (€)	Variable (€)								
		Zona I (A)		Zona I (B)		Zona II - Fondeo		Z.II - Bunk		
		E/S	Man	E/S	Man	E/S	Man	Esc		
	500 - 8.000	183,28	0,00544	0,03789	0,04468	0,07594	0,00894	0,05983	0,01690	
	8.001-35.000	299,74	0,00282	0,02156	0,04555	0,05663	0,00486	0,04196	0,01544	
	> 35.000	664,37	0,00571	0,03087	0,05237	0,04555	0,00417	0,05388	0,00511	
	T-2	GTs	Desde	117.500.000	Hasta	129.999.999				
	Fijo (€)	Variable (€)								
		Zona I (A)		Zona I (B)		Zona II - Fondeo		Z.II - Bunk		
		E/S	Man	E/S	Man	E/S	Man	Esc		
	500 - 8.000	186,95	0,00555	0,03865	0,04557	0,07746	0,00911	0,06103	0,01723	
	8.001-35.000	305,73	0,00287	0,02199	0,04646	0,05776	0,00495	0,04280	0,01575	
	> 35.000	677,66	0,00582	0,03149	0,05342	0,04646	0,00426	0,05496	0,00521	

a) Tarifas máximas serán aplicables a las maniobras de entrada, salida y movimientos interiores.

c. Reglas de aplicación de las tarifas:

a. En los casos en que un servicio se preste en más de una zona o atraque, a las que les correspondan tarifas diferentes se aplicará siempre la mayor.

b. El servicio de practicaje de maniobras interiores, se aplica una tarifa única con independencia del trayecto recorrido para su realización, aplicando la tarifa de mayor importe entre la de origen y la de destino. También se considerará maniobra interior cuando se realice una traslación en el mismo muelle en el que se encuentre el buque y se desatraque o sea necesaria la utilización de remolcador para su realización.

c. En el caso de que el servicio a prestar requiera la participación de más de un práctico, se facturará un 50% de la tarifa que corresponda, por cada uno de los prácticos adicionales que intervenga en la operación.

d. Por los «servicios especiales» de practicaje, que requieran la permanencia prolongada de práctico a bordo, a petición del buque, y el servicio de practicaje que se

realice fuera de la zona de practicaje del puerto; así como en el caso de «espiadas» cuando esta sea más de una eslora, sin maquina o requiera la ayuda de un remolcador, se facturará el importe de un practicaje de maniobra náutica dentro del puerto que corresponda al buque y a la zona y atraque donde se preste por la primera hora o fracción de permanencia de práctico a bordo, y el 50% del mismo por cada hora siguiente o fracción.

e. En los servicios realizados en la dársena de Granadilla, cuando por situaciones especiales derivadas de circunstancias meteorológicas u otras causas debidamente justificadas, no se pudiera realizar el embarque y/o desembarque del práctico en los puntos indicados para este puerto, se realizará dicho embarque y/o desembarque en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, y se facturará un recargo de 350 euros a los buques de hasta 8.000 GT, 700 euros a los buques de más de 8.000 y hasta 35.000 GT y 1.050 euros a los buques de más de 35.000 GT.

f. En caso de buques que sólo hagan uso de la Zona II o Zona de Fondeo del Puerto de Santa Cruz de Tenerife para realizar únicamente las actividades de bunkering, suministro de lubricantes, pertrechos en general y embarque/desembarque de tripulaciones, sin entrar en la Zona I del puerto, la tarifa será una única por escala, que incluye la entrada y la salida de la Zona II. A estos efectos la actividad de bunkering incluye, los combustibles, lubricantes, pertrechos en general y, embarque/desembarque de tripulaciones. Dicha tarifa cubre la prestación del servicio durante la estancia del buque en la zona de fondeo hasta dos horas después de haber finalizado las operaciones indicadas, pasadas esas dos horas, las maniobras que realice el buque que requieran la presencia de un práctico se facturarán a la tarifa normal de la Zona II de fondeo que corresponda.

g. Los servicios prestados a buques con su sistema propulsor o de gobierno fuera de servicio o con deficiencias en su funcionamiento en el inicio o en el transcurso de la maniobra que impidan realizarla o concluirla con los medios propios del buque, tendrán un recargo del 100% de la tarifa aplicable a los mismos, con independencia de otros que pudieran corresponderles.

h. Cuando un buque haya comprometido el inicio de las operaciones a una hora fija con el Centro de Coordinación de Servicios, y se demore la iniciación de la maniobra, por causas imputables al buque o a la Terminal donde opera, y que no sean fortuitas o por causa de fuerza mayor, se impondrá un recargo, del 20% por cada treinta (30) minutos de retraso en la operativa sobre la hora prevista.

i. Si por el contrario, solicitado el servicio, se produjera un retraso superior a los treinta (30) minutos, y las causas del retraso fueran imputables al prestador y no fueran fortuitas o por causa de fuerza mayor, se aplicará una reducción del 20% sobre las tarifas a repercutir al usuario por cada treinta (30) minutos de retraso en la operativa sobre la hora prevista.

j. En el caso embarcaciones representadas por su capitán, sin consignatario en el puerto, el licenciatario podrá exigir el pago previo a la salida del puerto, de todos los servicios prestados a la embarcación en la escala.

k. No serán admisibles sobrecostes o costes diferenciados en función del día o la hora en que tiene lugar la prestación, de acuerdo con lo previsto en el apartado h) del artículo 113.4 del TRLPEMM.

l. Esta estructura tarifaria será de aplicación obligatoria.

d. Criterios de actualización de tarifas máximas:

1. La Autoridad Portuaria actualizará cada treinta de enero según lo indicado en el párrafo b.6 las tarifas máximas como consecuencia exclusivamente de las variaciones de costes que se hayan podido producir conforme a los criterios indicados en este apartado.

2. Conforme a lo establecido en la Ley 2/2015, de desindexación de la economía española y en el Real Decreto 55/2017 que la desarrolla, estas actualizaciones tendrán carácter de revisión periódica no predeterminada.

3. Para la realización de estas actualizaciones, se tendrán en cuenta los siguientes índices de variación de precios objetivos y públicos de los elementos de coste más significativos del servicio (ver Anexo VII para indicaciones sobre la ubicación de los datos):

a) Índice de variación del precio del coste laboral:

i. Con base en los datos publicados por el INE en su apartado «50. Transporte Marítimo y por vías navegables interiores» considerando la media de los últimos 4 trimestres respecto de la media de los trimestres 5 a 8 anteriores

ii. El incremento repercutible por los costes de mano de obra no podrá ser mayor del incremento experimentado por la retribución del personal al servicio del sector público, conforme a las Leyes de Presupuestos Generales del Estado.

iii. El peso de este factor de coste laboral respecto del coste total que ha resultado de la estructura de costes analizada para la determinación de las tarifas es de 81,2%.

b) Índice de variación del precio del combustible utilizado por las embarcaciones:

i. Se tomará como referencia el índice de variación del precio del gasóleo de automoción publicado por el Ministerio competente en materias de Energía en sus informes anuales denominados «Precios carburantes. Comparación 20XX-20XX» o informe similar que lo sustituya

ii. El peso del coste del combustible en la estructura de costes del servicio es de 4,2 %

c) Índice de variación del precio de las operaciones de mantenimiento y reparaciones en el sector naval:

i. Se obtendrá de la variación anual del índice «3315: Reparación y mantenimiento naval» publicado por el INE en el apartado «Índice de precios industriales»

ii. El peso de los costes de mantenimiento y reparaciones respecto de los costes totales de la estructura de costes del servicio es de 0,77 %.

d) Índice de variación anual del precio de los seguros:

i. Se obtendrá de la variación anual del índice «Seguros relacionados con el transporte» publicado por el INE en el apartado «Índice de precios de consumo».

ii. El peso del coste de los seguros respecto de los costes totales de la estructura de costes del servicio es de 0,94%.

4. Todos los índices de precios que se utilicen se corregirán excluyendo las variaciones impositivas, en el caso de que existan.

5. En el caso de que no se emplee esta metodología de actualización, la actualización de las tarifas máximas se considerará revisión extraordinaria, realizándose con idénticos trámites que los seguidos para la aprobación de este PPP.

6. En cumplimiento de lo establecido en el Real Decreto 55/2017, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de desindexación de la economía española, el expediente de actualización de tarifas máximas debe incluir una memoria justificativa para cuya elaboración el prestador deberá aportar a la Autoridad Portuaria la información necesaria.

e. Revisión extraordinaria:

1. De acuerdo con lo previsto en el artículo 113.2 del TRLPEMM, la revisión extraordinaria de la estructura tarifaria o de las tarifas máximas previstas en el apartado b. de esta Prescripción, distinta de la actualización regulada en el apartado anterior, solo se realizará con carácter excepcional, en el caso de que se produzcan modificaciones sustanciales que alteren de forma significativa las condiciones de prestación del servicio

o cuando el arqueo agregado del año anterior quede fuera de los márgenes establecidos en el apartado b. de esta Prescripción.

2. La revisión tendrá carácter de revisión no periódica según la definición del artículo 2 de la Ley 2/2015, de desindexación de la economía española. En cumplimiento de lo establecido en el Real Decreto 55/2017, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de desindexación de la economía española en el expediente de modificación del PPP se incluirá una memoria que contendrá, al menos, lo exigido en el artículo 12 del Real Decreto y en la disposición adicional primera, según se trate de una revisión motivada por variación de costes o por variación de la demanda, incluyendo el estudio económico financiero completo en el que se tenga en cuenta, según el caso las variaciones de los diferentes elementos que integran el coste del servicio, así como las variaciones experimentadas por la demanda.

3. De acuerdo con lo previsto en la Prescripción 19.^a, cuando se proceda a realizar una revisión extraordinaria, el prestador deberá facilitar a la Autoridad Portuaria, cuando esta se lo solicite, la estructura de sus costes, reflejando los elementos de coste, atendiendo a criterios económicos, necesarios para poder determinar de manera razonable el coste real del servicio con el desglose mínimo establecido en el párrafo d.5 de la Prescripción 19.^a

4. Al tratarse de una modificación de las condiciones establecidas en estas Prescripciones Particulares, ésta se realizará con idénticos trámites que los seguidos para su aprobación.

Prescripción 24.^a Tarifas por intervención en situaciones de emergencias, operaciones de salvamento, extinción de incendios o lucha contra la contaminación.

1. Las intervenciones directas en respuesta a solicitudes de la autoridad competente en situaciones de emergencias, operaciones de salvamento, extinción de incendios o lucha contra la contaminación, que ocasionen costes puntuales identificables, darán lugar al devengo de las tarifas indicadas a continuación:

- a) por intervención en emergencias:
 - i. por el práctico 350 (€/hora).
 - ii. por la embarcación, incluida su tripulación, 350 (€/hora).
- b) por intervención en lucha contra la contaminación, por cada embarcación y su tripulación 350 (€/hora).

2. A esta tarifa se le aplicará la misma actualización que se aplique a las tarifas máximas por concepto de variación de costes.

3. No se considera incluido el coste de los productos consumibles que se pudieran utilizar, los cuales se pagarán al precio de reposición debidamente justificado por el prestador, ni los costes de limpieza de las embarcaciones y de eliminación de residuos recogidos en el caso de lucha contra la contaminación, que serán igualmente justificados por el prestador.

4. El periodo a facturar se computará desde el momento en que se dé la orden y el práctico parta de la estación de prácticos hasta que finalicen los trabajos del práctico y este regrese a dicho punto.

5. Los servicios podrán ser ordenados por la Autoridad Marítima, por la Autoridad Portuaria o por el buque o instalación auxiliada, e irán con cargo a estos últimos. También irá con cargo al buque o instalación auxiliada la reposición de los consumibles utilizados en el transcurso de la intervención, así como los costes de eliminación de los residuos recogidos o generados en la intervención. A estos efectos serán solidariamente responsables el naviero, el propietario, el asegurador de la responsabilidad civil y el Capitán del buque; y, en el caso de instalaciones, el propietario de la misma, el titular de la actividad empresarial, en su caso, y el asegurador de la actividad.